



CURSO OFICINA — DÍA 1 DE 4

Preparación para Inspecciones Vetting

De BIRE a SIRE 2.0

Contexto y filosofía de la OCIMF



Instructor
Capt. Oscar Rodríguez L.

Al finalizar el día, el equipo de oficina podrá:

- Entender la génesis de OCIMF, su estructura y los programas técnicos que sostiene.
- Entender el proceso del Vetting como una filosofía de gestión de riesgos.
- Identificar los distintos cuestionarios de la familia BIRE (BIQ) y por qué están migrando hacia la lógica SIRE 2.0.
- Conocer el BIQ capítulo a capítulo.

11:00

Bloque 1

Contexto y marco OCIMF

11:45

Bloque 2

El proceso de vetting como filosofía de gestión de riesgos

13:00

Bloque 3

El universo BIRE y su migración

13:30

Bloque 4

Nuestro BIQ5, capítulo a capítulo (Parte 1)



BLOQUE 1

Contexto y marco OCIMF



Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras





La Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) es una asociación voluntaria de compañías petroleras, organismo consultivo de la OMI, que tienen interés en el manejo y transporte de crudo y sus derivados así como otras cargas de origen petroquímico y nuevos combustibles, tanto a bordo de los buques como en los terminales.

Actualmente está comprendida por 111 compañías a nivel mundial de las cuales 87 son SIRE/BIRE Submitting Companies.

Antecedentes Históricos

- Incidente del B/T Torrey Canyon en 1967.
- Iniciativas nacionales, regionales e internacionales en el año 1970 dirigidas a la prevención de la contaminación marítima las cuales fueron poco satisfactorias.
- Creación del OCIMF en Abril de 1970. Organización elevada a Organismo Consultivo de la OMI en 1971.

¿Cómo comienza OCIMF?



Torrey Canyon – Sur de Inglaterra – Marzo 1967

120.000 Tons.

¿Cómo comienza OCIMF?



Amoco Cadiz – Costas de Bretaña – Marzo 1978
223.000 Tons.

La maldición de los 11 años

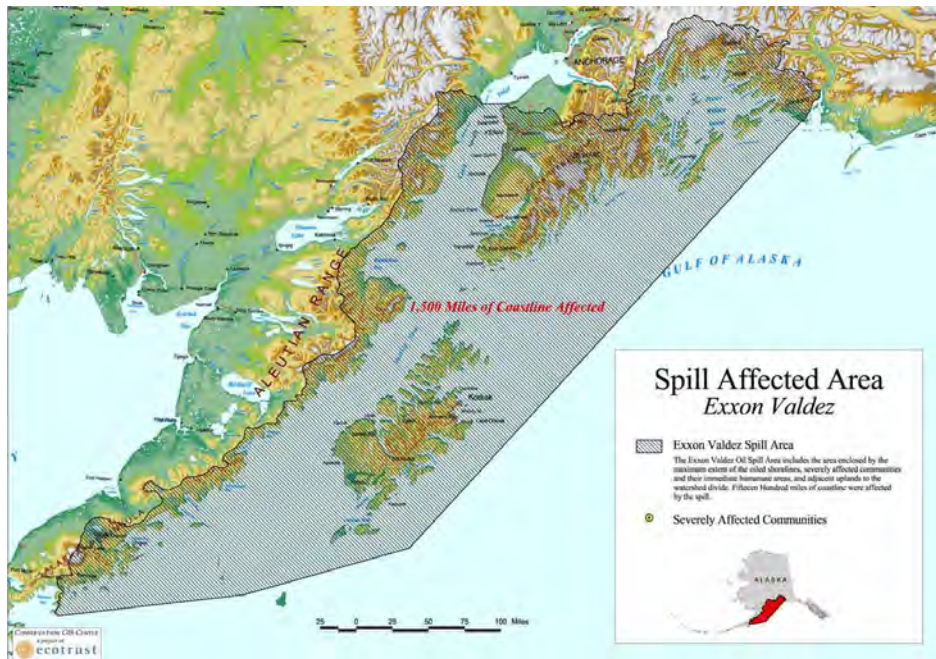
1967 – Torrey Canyon

1978 – Amoco Cadiz

1989 -



¿Cómo comienza OCIMF?



Exxon Valdez – Alaska – Marzo 1989

37.000 Tons.

Hay más...

Erika
Bahía de Viscaya
Dic. 1999



Diciembre de 1999 – Erika



Percepción pública de los buques tanques



Medios de Comunicación

Lloyd's List

www.lloydslist.com SATURDAY FEBRUARY 12 2000/ 170p No. 57,499

Oil price at post-Gulf high
Page 2

All in a day's dock work for Derek Burke, the mayor of Southampton
Page 7

The dictator for a day whose judgment saved NYK
Page 8

Vodafone and the storming of Berlin
Page 9

Week in View: Events and the people who made the news
Pages 12-13

Edward Inn In

Tanker Safety

France sets Erika agenda

Andrew Spurrier ■ Paris

FRANCE has taken the lead in introducing tough new tanker shipping safety standards as a first step in its drive for tighter European rules.

Totally and 100% of France and its French allies have committed themselves to accept the measures as signatories of a voluntary tanker shipping safety charter signed by the French government, promising to enforce them rather than wait for the EU to do so.

The charter, conceived as a voluntary initiative, is a response to the Erika disaster. It was presented by French transport minister Jean-Claude Goyet, after a five-hour meeting at his ministry.

To win the shipping world's support, the charter was made available to all shipowners and operators in the world, as the government wanted to show that it was not just a French initiative.

It is a move that has been welcomed by the shipping industry, which has been waiting for a similar move from the EU.

It is a move that has been welcomed by the shipping industry, which has been waiting for a similar move from the EU.

Erika: the system's weakest link

One way you know that a tanker casualty involving serious pollution is out of the ordinary, after the normal period of outrage and calls for action has passed, the momentum for change actually keeps increasing rather than dying away.

This is the case with the Erika. Now that the shipping industry has taken on board the fact that it is not business as usual, its constituent interests are scrambling to prove that they have reform proposals to table.

We have said before that we may have to accept the classification societies' self-serving but probably correct assessment that only they can do the job of setting and ensuring certain standards are met. They have the experience, expertise and the records. However, whether as currently organised, they are up to the job, has to be seriously questioned and that is what this photo-feature is about.

The great weak link in the system is the classification society's surveyor and his vulnerability to pressure or outright bribery. The photographs on these pages were provided to us by the London Shipping Consultancy, LSC, offers a service to banks needing the reassurance over the real state and value of ships they are financing that comes from a thorough physical inspection. In extreme circumstances they will arrest, take over and manage ships on which the bank is foreclosing.

By definition, these ships are therefore in the hands of financially distressed owners. Nevertheless, the fundamental point is that they are all in class with IACS members as was Erika, are all bar one showing serious breaches of class rules — in some cases just after special survey.

While six ships in a universe of 200,000 tells you nothing of statistical significance, they, and there are plenty more like them, do illustrate our point about the surveyor being the crux of the problem.

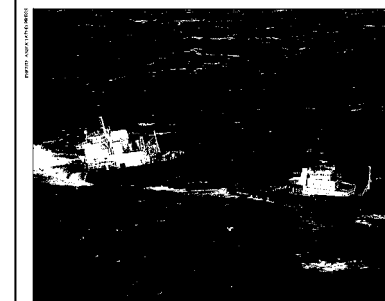


containers would be sitting on unsecured hatch covers.

Pictures 2 & 3 are a side and top view of the same part of the ship. The rot structure in the foreground is a bunker vent pipe corroded through just below the vent head.

What the surveyor is looking at in the background is clearer in the aerial view. He is looking at a hole (see arrow) where the second bunker vent pipe ought to be. Pieces of it can be seen lying in the save-all in the side-view. The save-all is the trough to catch any bunkers spilling out of the vent pipes. Since it is corroded through in several places it is about as much use as a lace curtain.

Picture 3 also shows the remaining vent pipe to have been repaired using a concrete box — acceptable as a temporary repair but this vessel has just been through special survey.



Erika — catalyst for change

The Erika effect

The Erika disaster is having more effect on the tanker industry than the Braer, Sea Empress and Aegean Sea put together writes **Bill Box**.

the name of the charterer of the Braer, the Aegean Sea, the Sea Empress? Fourth, the fact that the incident occurred off Toulon's homeland France, whose government is keen to score political points with an iron population.

That fourfold combination means this accident is perceived as the last straw, giving it the potential to be the Exxon Valdez of Europe.

The most obvious, immediate and dramatic effect of the Erika can be seen on charterer behaviour. Products tankers provide the closest illustration. Charterers have been paying a massive W&S premium (that's roughly 35% extra) for modern over old products tankers in the Med and NW European spot markets. Why? Up to now, charterers have not had to pay significantly more for modern tonnage compared to the older units that scrape through oilco vetting on an "acceptable but not preferred" basis. This has driven modern products tankers elsewhere — Carls, Far East, Australia, US — where quality tonnage is valued. Post Erika, demand for modern tonnage has suddenly increased, but supply is short, boosting rates.

"Why is it that Europe is prepared to accept the lowest quality standard in the world when it comes to shipping oil?" asks one products tanker operator. A good question, particularly when most of the charterers who regularly take older, borderline tankers are Europe-based and are taking the risk. If anything goes wrong, of a big mess right on their own doorstep.

The answer is that perhaps it won't be prepared to for long. Some European charterers and terminal operators are already talking a max 20 years rule (one French terminal is making no max 15 years).

"The immediate effect of these restrictions, combined with flag and class limitations, has been to strengthen the Atlantic market for both oilco and military barrel tonnage. If and when these restrictions become the industry norm, there will be a significant change in the whole market structure," warns London broker EA Gibson.

But more crucial to the tanker industry's long-term future is the political headache getting underway in Europe. The French government has been suggesting French charterers might charter only national flag tankers less than 15 years old. Europe's transport commissioner Loyola de Palacio has been heading down the road towards phasing out single-hull tankers in line with the UN OPAW rather than Marpol towards tougher port state control and tougher classification technical inspection: towards increasing responsibility on the cargo owner for oil spill compensation.

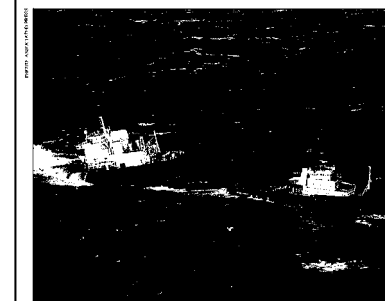
terers have been paying a massive W&S premium (that's roughly 35% extra) for modern over old products tankers in the Med and NW European spot markets. Why? Up to now, charterers have not had to pay significantly more for modern tonnage compared to the older units that scrape through oilco vetting on an "acceptable but not preferred" basis. This has driven modern products tankers elsewhere — Carls, Far East, Australia, US — where quality tonnage is valued. Post Erika, demand for modern tonnage has suddenly increased, but supply is short, boosting rates.

"Why is it that Europe is prepared to accept the lowest quality standard in the world when it comes to shipping oil?" asks one products tanker operator. A good question, particularly when most of the charterers who regularly take older, borderline tankers are Europe-based and are taking the risk. If anything goes wrong, of a big mess right on their own doorstep.

The answer is that perhaps it won't be prepared to for long. Some European charterers and terminal operators are already talking a max 20 years rule (one French terminal is making no max 15 years).

"The immediate effect of these restrictions, combined with flag and class limitations, has been to strengthen the Atlantic market for both oilco and military barrel tonnage. If and when these restrictions become the industry norm, there will be a significant change in the whole market structure," warns London broker EA Gibson.

But more crucial to the tanker industry's long-term future is the political headache getting underway in Europe. The French government has been suggesting French charterers might charter only national flag tankers less than 15 years old. Europe's transport commissioner Loyola de Palacio has been heading down the road towards phasing out single-hull tankers in line with the UN OPAW rather than Marpol towards tougher port state control and tougher classification technical inspection: towards increasing responsibility on the cargo owner for oil spill compensation.



Erika — catalyst for change

France turns screw in ship safety crusade

Andrew Spurrier ■

THE broken hull of the Erika has become the emblem of a crusade led by France for improving safety standards in the shipping industry.

French prime minister Lionel Jospin, backed by his transport, environment, interior and economy ministers for the occasion, made it clear at a special press conference that he and his government have no intention of letting the hull of the Erika be quietly.

In the second major French initiative in less than a week, Mr Jospin announced objectives which promise to make the world a more difficult place in which to exist, not only for operators of substandard ships but for operators of ships carrying dangerous and polluting products whatever their state.

Following on the tanker shipping safety charter adopted by the French shipping and oil sectors on the initiative of transport minister Jean-Claude Goyet, last Thursday, Mr Jospin added a series of new objectives.

There are to be no unilateral measures. Mr Jospin said that the International Maritime Organisation was the appropriate enforcing authority for any new measures. He made it clear at the same time, however, that France would be putting its full European Union membership under pressure to launch an energetic drive to push new measures through the IMO as quickly as the complex functioning of the organisation would allow.

France wants to see all ships in this category obliged to signal their arrival in the territorial waters of all EU states and to give precise information about themselves.

Subsequently, they would be obliged to obtain precise authorisation before entering EU ports — an authorisation which would itself be conditional on their being able to present "a detailed dossier" covering their own condition, crewing arrangements, and insurance and other regulatory requirements.

Assuming that they were finally authorised to berth, such ships would be subjected to a thorough inspection before being allowed to proceed with loading or unloading operations.

France is also to ask the IMO on its own account to oblige all vessels entering the Channel, whether they pass in national or international waters, to signal their presence to a French surveillance centre off the Cotentin Peninsula in Normandy.

Following the undertaking given last week by the French oil sector not to use single hull tankers after 2008, France will press its EU partners to ban single hull tankers from EU ports from 2008 on.

Mr Jospin added, however, that he wanted a timetable set for applying the ban to bigger vessels from 2005 on.

Crews were not forgotten.

"We must also improve the working conditions of crews, for to promote social justice is also to contribute to ship safety," Mr Jospin said.

France would press the European Commission to produce proposals for the harmonisation of social conditions in the shipping sector and urge EU member states to ratify relevant International Labour Conventions. It would also seek to have employment inspection procedures strengthened and harmonised.

He confirmed that the government would be looking for tougher port state controls and more frequent and more rigorous flag state inspections for vessels 15 years old or more.

But he added that there was also a need to "control the controllers" via a European structure to oversee port state and flag state inspectors and class societies. France also intends to urge the IMO give itself "a real capacity for supervision of control", to ensure that all its member states were fulfilling their obligations. Mr Jospin next turned to the question of the responsibility for safety standards of the different parties involved in the marine transport chain.

He said that France would urge the EU to make it obligatory to supply port state, flag state and class society inspection data to the European Shipping Data Bank, Equisid, which is due to become operational in May.

It would also be looking to have the same obligations imposed on all countries which were candidates for EU membership and would be asking the IMO to invite its members to contribute to Equisid.

France will also be asking the EU to create a vetting system for classification societies and marine insurers.

"The quality of the control carried out by the classification societies must be unacceptable. The solvability of the insurance companies covering the ship must be verified. It is not always the case."

As for financial liability, Mr Jospin said he wanted to see the upper limit on the liability of oil companies responsible for pollution to be lifted to €1bn (1990m) with the aim of making compensation available for all forms of damage and prejudice caused, notably to the environment.

While it waits for international action to this effect, France will press the European Union to take action on its own account through imposition of a tax on all ships carrying oil and gas which do not meet the highest technical and crewing standards.

The proceeds of the tax would be used to create a fund to improve compensation for the victims of oil pollution during the time it took to reform the conditions of operation of the International Oil Pollution Compensation Fund.

Comment — Page 7



Y aun más....

***Noviembre 2002... Prestige
Cargado con 76.000 Tons de Fueloil***





El Incremento del riesgo

- En los años 1980's – Gran reducción de compañías petroleras armadoras de buques.
- Conocimiento y calidad de servicio reducidos.
- Falta de confianza en las Autoridades Estatutarias.
- Se incrementa el uso de Compañías de Gestión Marítima (Ship Management Companies).
- Se incrementa el uso de buques de terceras partes (fletados).

**“Un simple incidente de
contaminación puede
tener consecuencias
devastadoras aún a las
más grandes Compañías
Petroleras”**

Objetivos de la OCIMF

- Promocionar la seguridad y prevención de la contaminación de tanqueros y terminales.
- Coordinar los puntos de vista de la Industria Petrolera en la OMI.
- Revisar las propuestas técnicas circuladas por la OMI y asesorar a sus miembros sobre las actividades legislativas en la medida que se desarrollan.
- Producir directrices técnicas y operacionales bien por si misma o en asociación con otros organismos de la industria.

Alcance de Operación de la OCIMF (Rev. 2026)

- El manejo y transporte marítimo seguro de crudo, productos petrolíferos, petroquímicos, gas y combustibles emergentes, incluyendo la interfaz con la terminal.
- Operaciones marítimas offshore, incluyendo buques de apoyo a la exploración y desarrollo de petróleo y gas, y a la producción energética, con especial énfasis dentro de la zona de seguridad de una instalación offshore.
- OCIMF utiliza la experiencia de sus miembros en las disciplinas de salud y bienestar, seguridad operacional, seguridad física (security) y medio ambiente, para enfocarse en la prevención de daños, considerando el factor humano en cada aspecto.

NOTA: OCIMF revisará este alcance anualmente para responder a las necesidades cambiantes de la industria..



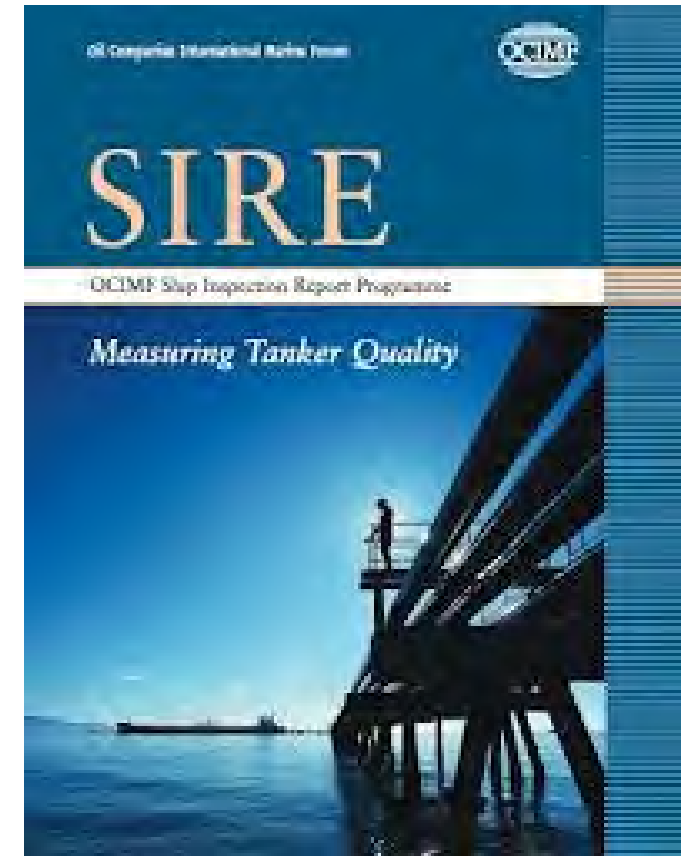
MARCO INSTITUCIONAL

- **OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)** reúne a las petroleras para promover el transporte marítimo seguro de crudo, productos, químicos y gas.
- **Gestiona varios programas de evaluación de riesgo, cada uno con su propio alcance:**
 - SIRE / SIRE 2.0 — buques tanque (petroleros, químicos, gaseros).
 - BIRE — gabarras y embarcaciones de navegación interior/costera.
 - OVID — buques offshore.
 - MTIS — información de las terminales marítimas.
 - MSA — autoevaluación de la gestión de seguridad
 - TMSA: del operador de buques y barcas.
 - OVMSA: del operador de offshore vessels
 - MTMSA: de las terminales marítimas
 - STS SP MSA: de los service providers para STS
- **Todos comparten la misma filosofía de fondo: dar a fletadores y terminales información confiable para decidir con quién operan.**

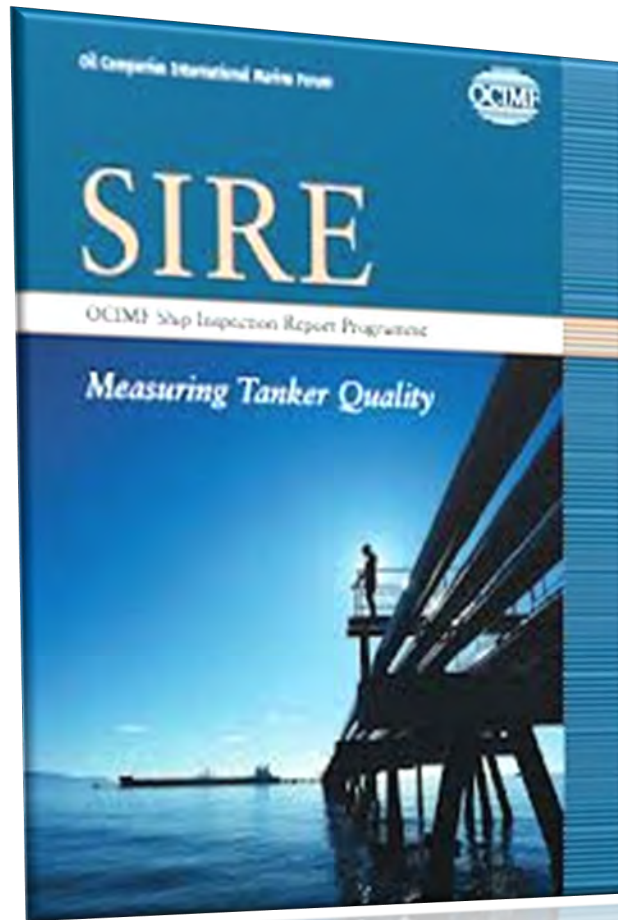


Ship Inspection Report Programme (SIRE)

- Se introduce en 1993.
- Es una herramienta **ÚNICA** de evaluación de riesgo que da valor agregado a los Fletadores, Compañías Navieras, Terminales Marítimos y Gobiernos de los Estados que estén interesados en la seguridad dentro de la Industria Marítima.
- Se incluyen inspecciones a barcasas petroleras en el año 2004 (BIRE).

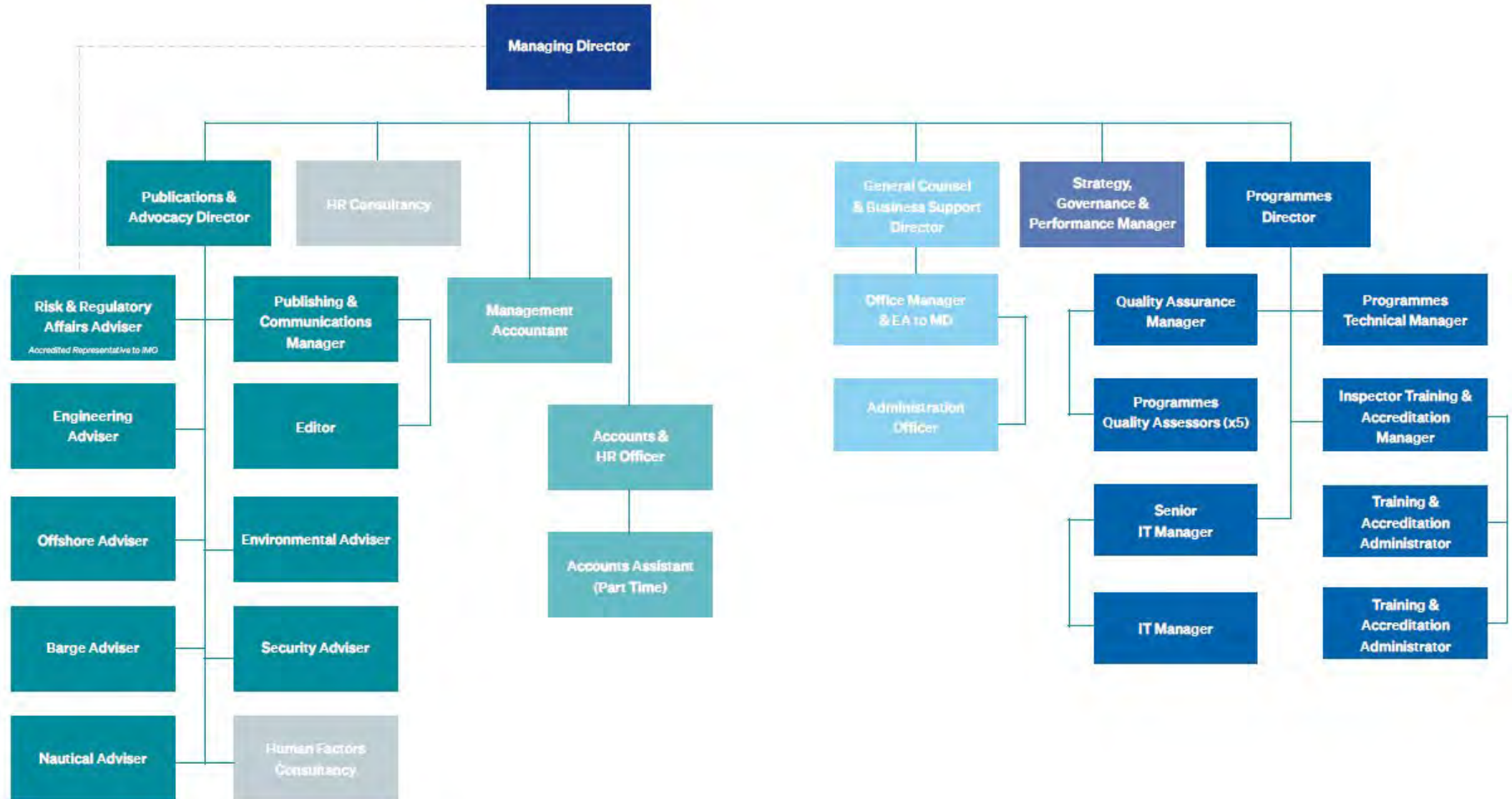


Ship / Barge Inspection Report Programme (SIRE / BIRE)



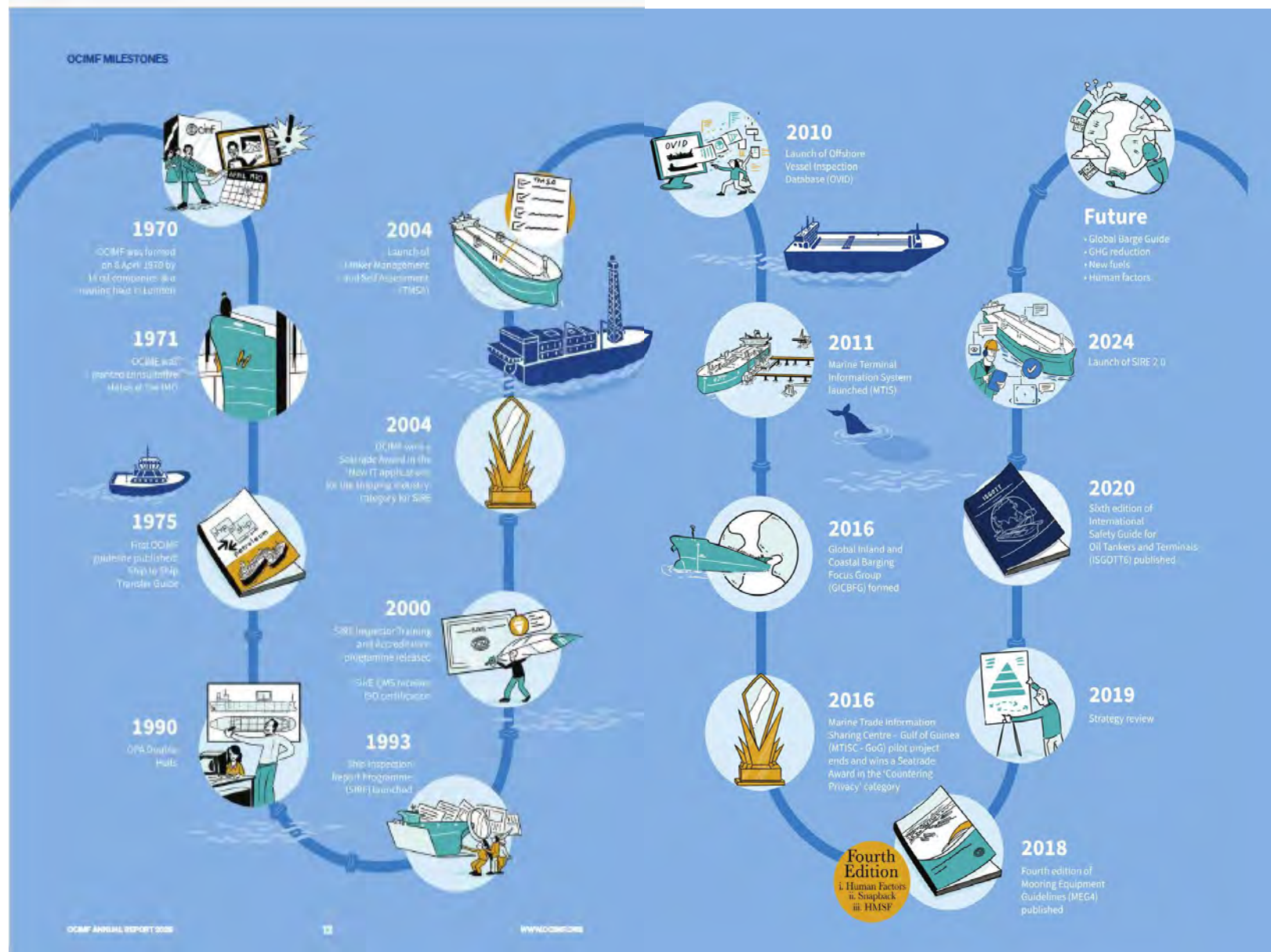
- Los reportes de inspección son mantenidos en la base de datos por año y medio (18 meses).
- El acceso al SIRE/BIRE está disponible a un costo nominal a aquellos miembros de la OCIMF y otras organizaciones interesadas.
- El acceso es libre de costo para los organismos gubernamentales vinculados con la industria marítima petrolera.

Estructura de OCIMF



Estructura de OCIMF





EVOLUCIÓN DEL PROGRAMA

2017

OCIMF forma el Vessel Inspection Programme (VIP) Steering Group para revisar el SIRE clásico (VIQ7).

2022

Se publica la SIRE 2.0 Question Library completa; arranca el proyecto de alineación con BIRE y OVID.

2 sep. 2024

Lanzamiento oficial de SIRE 2.0: reemplaza por completo a VIQ7 para tanqueros (SIRE categoría 1).

Hoy

BIRE sigue vigente para gabarras, pero el mercado ya exige prácticas alineadas a SIRE 2.0.

La OCIMF en Números (2025)

OCIMF in numbers



Los miembros eran 57
en el 2006

La OCIMF en Números (2020 vs 2025)

2025 	10,039 SHIPS INSPECTED	24,450 REPORTS UPLOADED	188,034 REPORTS DOWNLOADED
	4,565 BARGES INSPECTED	5,390 REPORTS UPLOADED	40,521 REPORTS DOWNLOADED
	3,216 OFFSHORE VESSELS INSPECTED	3,364 REPORTS UPLOADED	1,533 REPORTS DOWNLOADED
	483 SIRE SHIP INSPECTORS (CAT 1)	121 SIRE BARGE INSPECTORS (CAT 3)	381 OVID INSPECTORS

2020

9,345 SHIPS INSPECTED	23,167 REPORTS UPLOADED 161,683 REPORTS DOWNLOADED	
6,985 BARGES INSPECTED	8,389 REPORTS UPLOADED 29,762 REPORTS DOWNLOADED	
3,216 OFFSHORE VESSELS INSPECTED	3,387 REPORTS UPLOADED 1,945 REPORTS DOWNLOADED	

Directrices y Recomendaciones

Joint CDI/OCIMF/INTERTANKO
guidelines and
precautions for conducting a
vessel inspection





BLOQUE 2

El Proceso del Vetting como Filosofía de Gestión de Riesgos



¿Que es una inspección VETTING?

- Sistema de inspecciones desarrollado originalmente por las Compañías Petroleras.
- Busca determinar si los buques que transportan hidrocarburos y sus derivados cumplen con los estándares de la Industria Marítima y Petrolera.
- Inspección física llevada a cabo en forma sistemática.



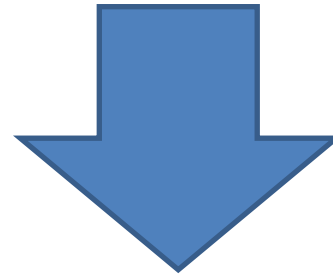
Inspección Vetting $\neq$ Vetting

¿Qué taxi usaría Usted?



¿Que es una inspección VETTING?

***Vessels' Performance
Evaluation***



***Operación y Gestión
del Buque***



Proceso de la Inspección Vetting



Proceso de la Inspección Vetting



Areas del buque que son inspeccionadas durante un BIRE



CERTIFICACIÓN Y
DOCUMENTACIÓN



GESTIÓN DE
TRIPULACIÓN



NAVEGACIÓN Y
COMUNICACIONES



GESTIÓN DE SEGURIDAD



PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN



ESTRUCTURA

Areas del buque que son inspeccionadas



OPERACIONES DE CARGA



AMARRE



REMOLQUE Y EMPUJE



MÁQUINAS

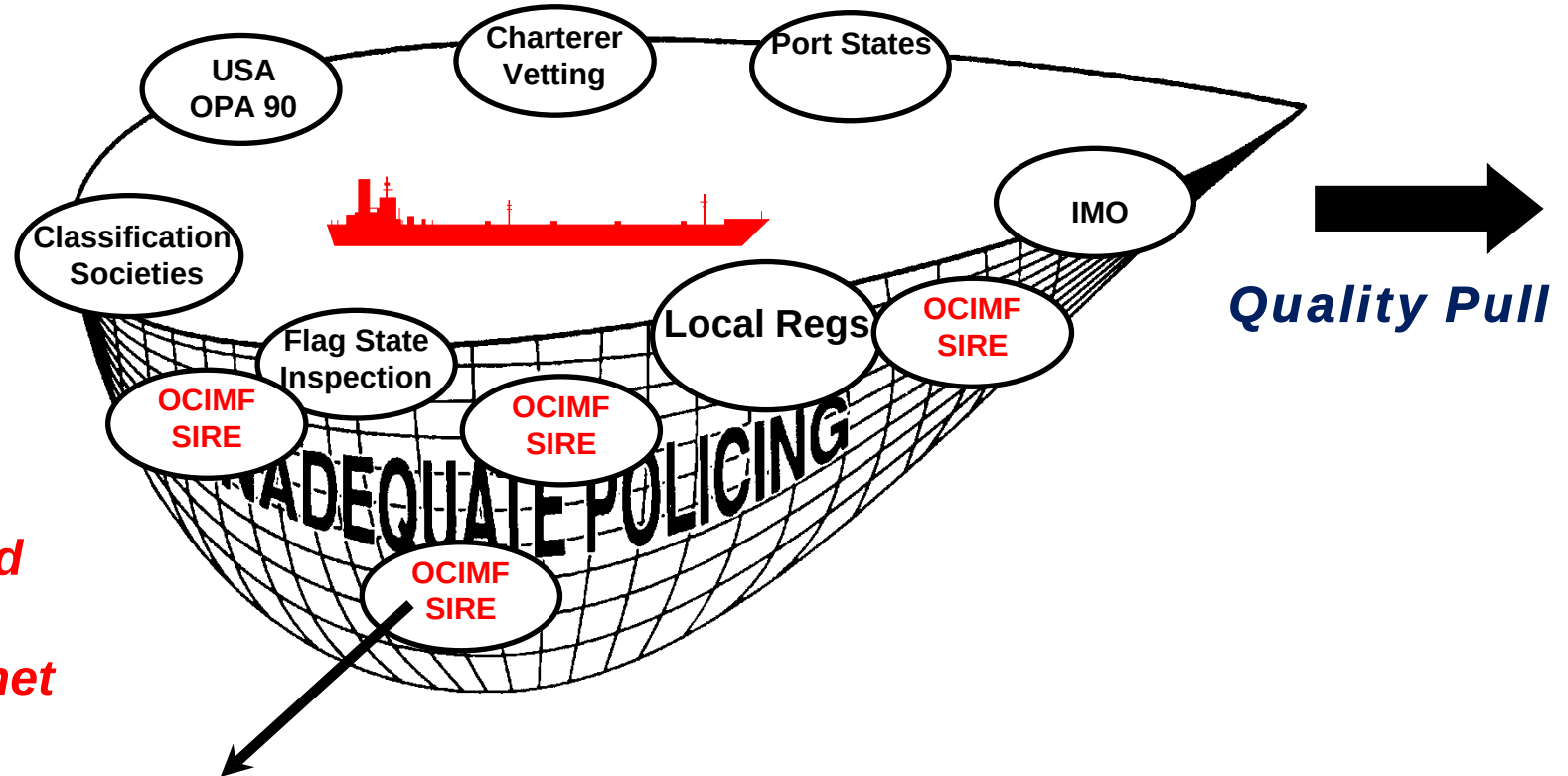


CONDICIÓN Y
APARIENCIA GENERAL

Cadena de Responsabilidad en la Calidad y Seguridad de los Buques

- La OMI.
- Estados Pabellón (Bandera).
- Estado Rector del Puerto.
- Organizaciones Reconocidas incluyendo Sociedades.
- Clasificadoras actuando en su rol de Estado Pabellón.
- Sociedades Clasificadoras actuando en su rol tradicional.
- Gestores Navales (Operadores Marítimos / Técnicos).
 - **NAVEGABILIDAD DEL BUQUE**
- Roles del CDI & OCIMF.

The Regulators

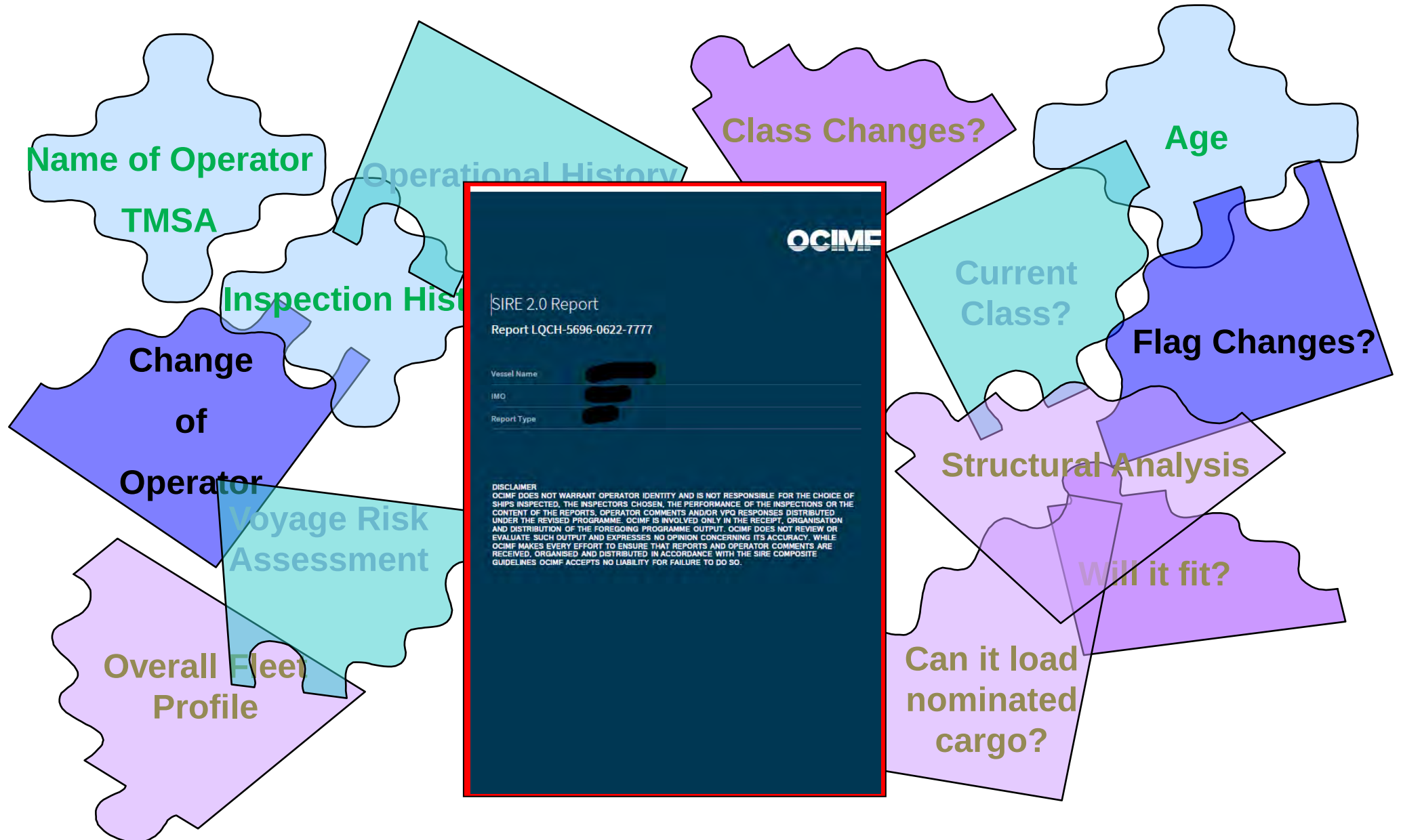


But some sub-standard vessels still escape the net



*The majority of the world's fleets are safely operated.
A significant minority is not.*

Other Vetting Considerations



Gestión del Riesgo



- *¿Por que se realiza?*
- *¿De qué se trata?*
- *¿Cómo se realiza?*

¿Qué razones hay para actuar con calidad y seguridad?

- Opinión Pública.
- Presión política.
- Responsabilidad financiera.
- Realidades comerciales.
- Incidencia de siniestros.
- Conocimiento reducido de la condición actual del buque.
- Falta de confianza en la regulaciones / políticas oficiales.

¿Quién evalúa el riesgo en la industria marítima petrolera?

- Equipos de Evaluación de Riesgo
 - ✓ (Vetting Departments)
- Sistema computarizado automatizado

¿Cómo evalúan las compañías petroleras?

- Toda petrolera tiene su propio esquema de aseguramiento de la calidad.
- Los esquemas varían en función al tamaño de la Compañía, alcance y diversidad de las actividades, uso de información real y calidad del análisis.
- Los reportes SIRE son una buena fuente de información. Estos pueden ser descargados de la base de datos de OCIMF (hasta 18 meses después de la inspección).
- La determinación de la utilización (o no) del buque está solo a discreción de la compañía petrolera.
- Uso de AUTO-VETTING.

moeve



ExxonMobil



K KOCH™



Categorización del Riesgo en la Industria Marítima

Buques operados por su propio Armador

- Gran control
- Menos riesgo

Buques fletados por tiempo

- Riesgo intermedio

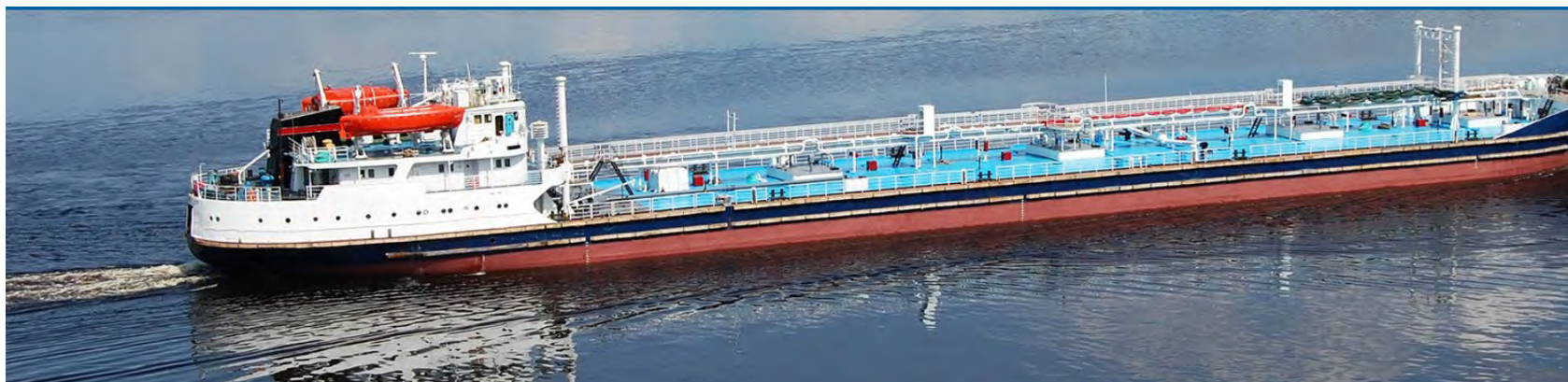
Buques fletados en el “Spot Market”

- Mas viajes
- Grandes riesgos
- Menor calidad por parte del fletador

- Suplimos combustible con nuestra flota de buques tanques la cual se inspecciona hoy bajo el Barge Inspection Report Programme (BIRE), no bajo SIRE.
- Sin embargo, fletadores y petroleras que rotan sus criterios de vetting están empezando a exigir el estándar de evidencia y evaluación de SIRE 2.0.
- OCIMF ya anunció un proyecto de alineación de todos sus programas (SIRE 2.0, BIRE, OVID) bajo una misma filosofía; el cronograma exacto de integración de BIRE aún no está confirmado.
- Conclusión práctica: debemos prepararnos ya para operar y reportar como si la lógica SIRE 2.0 aplicara a nuestras gabarras, sin esperar el cambio formal del programa.

Acerca del BIRE

El Programa de Informes de Inspección de Barcazas (BIRE) es un régimen de inspección de barcazas y embarcaciones continentales alineado con el Programa de Informes de Inspección de Embarcaciones (SIRE) del OCIMF que proporciona a la industria marítima una herramienta de evaluación de riesgos de embarcaciones completa y estandarizada y una base de datos de informes de inspección de embarcaciones. El BIRE proporciona información técnica y operativa a fletadores, operadores de barcos, operadores de terminales y organismos gubernamentales que se ocupan de la seguridad de los barcos en la verificación de barcazas y embarcaciones de apoyo.



About BIRE

The Barge Inspection Report Programme (BIRE) is a barge and inland coastal vessel inspection regime aligned to OCIMF's Ship Inspection Report Programme (SIRE) providing the marine industry with a comprehensive and standardised vessel risk assessment tool and vessel inspection report database. BIRE provides technical and operational information to charterers, ship operators, terminal operators and government bodies concerned with ship safety in the vetting of barges and support vessels.



BLOQUE 3

El universo BIRE y su migración

Qué cuestionarios existen dentro de BIRE y por qué el programa se está realineando con SIRE 2.0.



- BIRE es un programa, no un formulario único: según la región y el tipo de operación se usa un cuestionario distinto de la familia BIQ.
- BIQ5 International / Rest of World — el que usamos nosotros; cubre gabarras y remolcadores fuera de regímenes regionales específicos.
- BIQ5 Europa — versión adaptada a regulación europea.
- BIQ-EBIS9 — esquema European Barge Inspection Scheme, para navegación interior europea (disponible incluso en holandés).
- Existen además variantes regionales adicionales (p. ej. Norteamérica), revisadas periódicamente por OCIMF junto con la industria.
- BPQ (Barge/Barge and Tug Particulars Questionnaire) — el equivalente al HVPQ de buques: datos técnicos de la gabarra y el remolcador que alimentan cada inspección.

- SIRE 2.0 se lanzó en 2024 inicialmente solo para tanqueros (SIRE categoría 1) — BIRE no quedó automáticamente incluido.
- OCIMF confirmó un proyecto de alineación de todos sus programas de inspección (SIRE 2.0, BIRE, OVID) bajo la misma filosofía de riesgo.
- El objetivo declarado: que en el futuro varios elementos de SIRE 2.0 se implementen también para gabarras y buques offshore; el cronograma exacto aún no ha sido confirmado por OCIMF.
- Mientras se formaliza ese cambio, fletadores y petroleras ya están subiendo la vara comercialmente: exigen evidencia y trazabilidad estilo SIRE 2.0 aunque el reporte siga siendo un BIQ.
- Consecuencia directa para nosotros: el “cambio de sistema” ya empezó en la práctica, antes de que cambie el nombre del programa.

¿Podríamos seguir usando el BIQ5?

El reporte formal no cambia todavía — Dependerá de los requerimientos del mercado (fletador o usuario del servicio)

AL migrar elevamos el estándar

Documentamos, fotografiamos y sustentamos cada respuesta como si fuéramos a SIRE 2.0.

Al migrar preparamos a la gente

La tripulación debe demostrar competencia real, no respuestas memorizadas.

Si migramos ahora, anticipamos la integración

Cuando OCIMF formalice el cambio o cuando sea requerido por los clientes, ya estaremos operando con esa lógica.



BLOQUE 4

BIQ5 International, capítulo a capítulo

Recorreremos la estructura del cuestionario que usamos hoy



Antes de entrar al BIQ5 capítulo por capítulo, esto es lo que la propia industria reporta sobre cómo se vive hoy una inspección BIRE:

Vacíos críticos en el cierre de la inspección

Los operadores reportan que con frecuencia no hay reunión de cierre y el inspector se retira sin dejar observaciones por escrito. Eso obliga a esperar el reporte oficial publicado después en la plataforma de OCIMF para recién empezar el análisis de causa raíz.

Algunas SM incluso prohíben a sus inspectores dejar listas de observaciones, lo que agrava los retrasos y erosiona la confianza a bordo en el propio proceso BIRE.



Interpretaciones inconsistentes

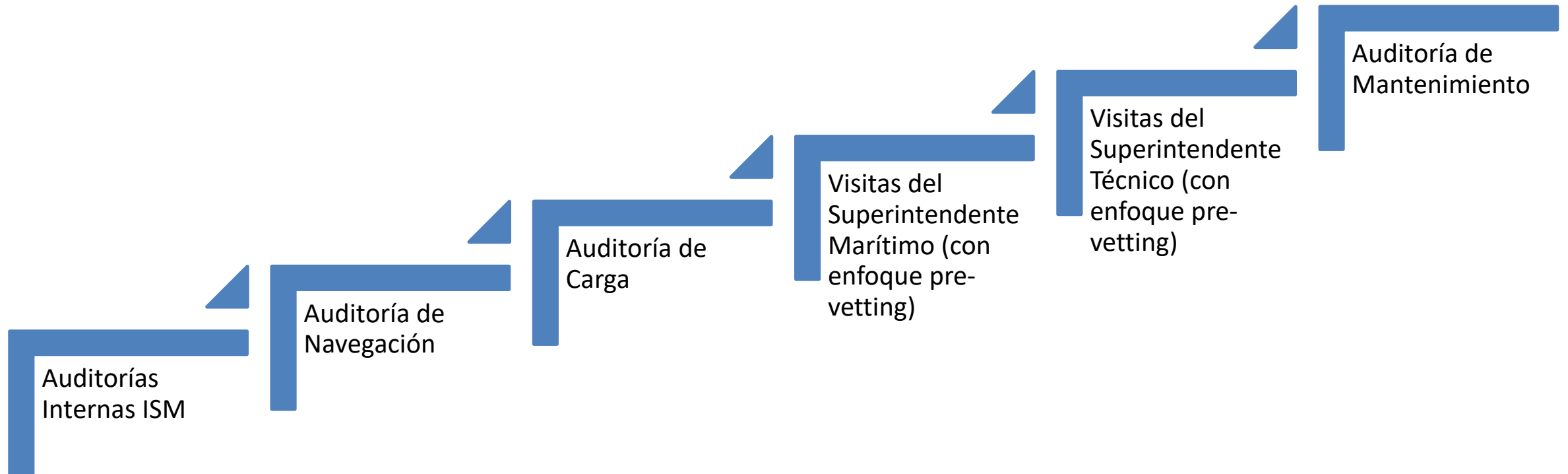
Distintos inspectores aplican criterios distintos a la misma pregunta. Se citan como ejemplo divergencias en preguntas como sistemas de mantenimiento o muestreo de circuito cerrado, incluso con cumplimiento efectivo del operador.

Consecuencias comerciales

Reglas de umbral simples (p. ej. 5 observaciones = inaceptable) aplicadas sin mirar severidad. La variación interpretativa termina impactando directamente la aceptación comercial y las decisiones de fletamento.



**Importante mantenerlas al día
¿Quién es nuestro accountable?**



Ship Name ▾	Identifier	OCIMF ID	Flag	DWT	Operator	Operator OCIMF ID	Last Inspection Date
ZETA I	IMO 9539676	A-100-035-038	PANAMA	6740	Support Marine Group	B-100-072-718	05 Nov 2022

There are no inspections for this vessel.

Inspections are only valid and displayed if they are **less than 18 months old**.

Vessel Particulars

Last published: 10 Nov 2025

 View PDF

 Add to Downloads

Online Crew Matrix

Last updated: 20 Jul 2026

 View PDF

 View XML

 View Audit History

Crew History 10	
Snapshot Date	
20 Jul 2026	 
03 Jul 2026	 
30 Jan 2026	 
08 Dec 2025	 
16 Oct 2025	 
06 Aug 2025	 
05 Aug 2025	 
10 Mar 2025	 
16 Jan 2025	 
08 Nov 2024	 

Ship Name ▾	Identifier	OCIMF ID	Flag	DWT	Operator	Operator OCIMF ID	Last Inspection Date
FRONTERA	IMO 9393060	A-100-019-780	PANAMA	10306	Support Marine Group	B-100-072-718	20 Nov 2024

There are no inspections for this vessel.

Inspections are only valid and displayed if they are **less than 18 months old**.

Vessel Particulars

Last published: 03 Mar 2026

 View PDF

 Add to Downloads

Online Crew Matrix

Last updated: 30 Jun 2026

 View PDF

 View XML

 View Audit History

Crew History 10

Snapshot Date	
30 Jun 2026	 
08 Dec 2025	 
06 Aug 2025	 
04 Aug 2025	 
03 Aug 2025	 
05 Feb 2025	 
13 Jan 2025	 
02 Jan 2025	 
18 Dec 2024	 
18 Nov 2024	 

General Particulars

General Particulars

- 1.1 Vessel Variant.
- 1.2 Is the inspected vessel subject to USA Regulations?
- 1.3 Name of Vessel.
- 1.4 IMO number.
- 1.5 International or Local Registered Number.
- 1.6 Official Number or Vessel Identification Number.
- 1.7 Date of the inspection.
- 1.8 Port of the inspection.
- 1.9 Geographic region where the vessel normally trades.
- 1.10 Flag.
- 1.11 Deadweight.
- 1.12 Gross tonnage.
- 1.13 Date the vessel was delivered.
- 1.14 Name of the Company commissioning the inspection.
- 1.15 Name of the inspector. (For use of Inspecting Company only)
- 1.16 Time the inspector boarded the vessel.
- 1.17 Time the inspector departed the vessel.
- 1.18 Hull type.
- 1.19 Vessel's operation at the time of the inspection.
- 1.20 Products being handled.
- 1.21 Name of the vessel's Operator.
- 1.22 Address of the vessel's Operator.
- 1.23 Telephone number.
- 1.24 Fax number.
- 1.25 Email address.
- 1.26 Date the Operator assumed control of the vessel.
- 1.27 Does the data entered in the Barge and Tug Particulars Questionnaire appear to be accurate and up to date?
- 1.28 Additional comments

- Statutory Certificates (incluye DOC y SMC)
 - Incluye Surveys debidamente realizadas y anotadas
- Class Status Report
- Continuous Synopsys Records **(TODOS)**
- General Arrangement Plan
- PSC Inspection Reports
- Safety Management System (Policies, Procedures, Forms)

Ejemplos de observaciones de la Sección 2

- BIQ 2.39 – Conditions of Class y reparaciones provisionales:
 - El último Class Status mostraba una Condition of Class y dos recomendaciones estatutarias:
 - M1C: debía instalarse un nuevo acoplamiento flexible certificado en el generador de eje de estribor. Las pruebas operacionales, el informe de reparación y el certificado de clase del nuevo acoplamiento debían ser verificados por el siguiente surveyor de Clase que acudiese al buque. Fecha límite: 21 de julio de 2026.
 - CC1R – SOLAS Cargo Ship Safety Certificate: la línea principal de DO se encontraba reparada provisionalmente y debía ser reparada de forma definitiva conforme al diseño original aprobado, utilizando materiales y accesorios certificados por Bureau Veritas. La reparación debía realizarse de acuerdo con las recomendaciones IACS, incluyendo WPS, certificados de materiales, cualificación de soldadores y NDT según correspondiese. Finalizada la reparación, debía probarse en presencia de un surveyor de BV. Mientras tanto, la condición de la reparación debía ser monitorizada por la tripulación y BV debía ser notificada ante cualquier nueva deficiencia.
 - OP1R – MARPOL Annex I: se mantenía la misma condición respecto de la reparación provisional de la línea principal de DO.
 - Asimismo, el último Class Status incluía un memorando estructural relativo a una abolladura en el forro exterior de babor del pique de proa, en la cuaderna 142, reparada mediante un inserto de 10 mm de espesor cuando el espesor original de la plancha era de 12 mm.
- BIQ 2.47 – Deficiencias previas de Port State Control:
 - La última inspección de Port State Control había sido una inspección ampliada del Paris MoU realizada en Tenerife, durante la cual se levantaron cuatro deficiencias. Tres fueron cerradas el mismo día de la inspección y la cuarta fue cerrada posteriormente, el 19 de septiembre de 2025, según los registros disponibles a bordo.

- Certificados (CoC – CoP – Endosos) y Cursos de Oficiales y Marinería
- Minimum Safe Manning Document
 - Emisión bajo la última regulación aplicable
 - Nº de tripulantes a bordo vs. MMD
- **OJO con la Crew Matrix**
- MLC / Empleador / Condición de los Empleados respecto al MLC
- Política de Alcohol y Drogas
 - Niveles de alcohol máximos aceptados
 - Frecuencia de los tests no anunciados (mensuales? / trimestrales? / anuales por un tercero)
- Registros de horas de descanso
 - Verificaciones cruzadas
 - Un software siempre ayuda (Watchkeeper)

- **Minimum Safe Manning Document**

- **El MSMD es un mínimo:** la compañía debe asegurar que el buque **esté dotado** realmente **en forma suficiente, efectiva y eficiente** para su operación.
- **Evaluación de la carga de trabajo:** el manning debe considerar funciones y factores operacionales, tareas y carga de trabajo.
- **Responsabilidad sobre el ETO:** aunque el ETO/ETR no sea obligatorio en el MSMD, la Compañía debe determinar si operacionalmente se necesita un ETO dedicado.
- **Cambios operacionales requieren revisión:** cambios relevantes de equipos, área de operaciones del buque y/o tipo de servicio, pueden exigir revisar el MSMD.

Minimum Safe Manning Document

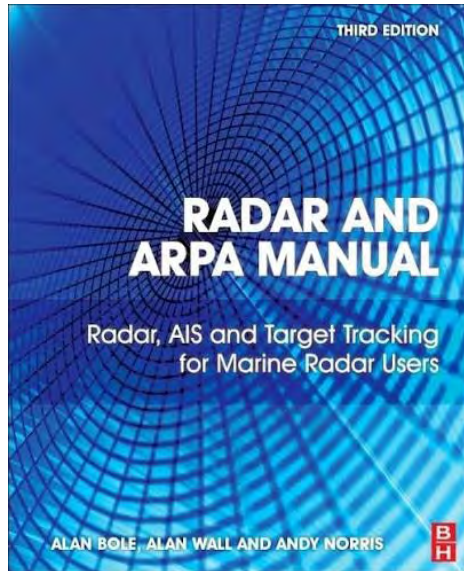
- **Cambio de Compañía:** obliga a renovar el MSMC, igual que cambios de nombre del buque o puerto de registro.
- **Panamá puede exigir personal adicional:** el MSMC puede modificarse si la Administración considera necesaria otra categoría/capacidad.
- **Sustitución por rango superior:** un CoC/CoP superior puede cubrir una posición inferior si es de la misma naturaleza; por ejemplo II/5 puede cubrir II/4.
- **Falta temporal de un tripulante:** si se queda por debajo del MSMC, debe solicitarse una temporary dispensation; no debe asumirse automáticamente que puede continuar operando.
- **Lay-up:** puede aprobarse una reducción de la dotación, pero debe solicitarse formalmente a SEGUMAR.
- **Requerimientos del Estado Ribereño:** un Estado ribereño puede imponer requisitos de dotación/seguridad adicionales dentro de su jurisdicción.

Regulation	Work/Rest in any 24 hours	Work/Rest in 7 days	No. and length of Rest Periods	Schedule	Records and Exceptions.
MLC 2006	Max 14hrs of work OR Min 10hrs of rest.	Max 72hrs of work OR Min 77hrs of rest	Not more than 2 periods of rest, one of which must be at least 6hrs. Interval between rest periods not to exceed 14hrs.	Specific format table for all seafarers. Actual times for at sea and in port.	Daily records to be maintained. Competent authority may allow exception if by collective agreement.
STCW 2010 (Manila Amendments)	Min 10hrs of rest.	Min 77hrs of rest	Not more than 2 periods of rest, one of which must be at least 6hrs. Interval between rest periods not to exceed 14hrs	Specific format table as MLC, but watchkeepers and safety, pollution, security positions only.	Daily records to be maintained. Parties may allow exceptions.



Observaciones habituales de la Sección 3

- BIQ 3.6 – Registro de drills y horas de descanso:
 - De acuerdo con el registro de ejercicios, durante junio de 2019 se realizaron cuatro drills en diferentes días y horarios; sin embargo, ninguno de ellos fue registrado por el Primer Oficial como tiempo de trabajo. Asimismo, los registros de trabajo y descanso del Capitán correspondientes a junio de 2019 mostraban siete incumplimientos del requisito de disponer de al menos diez horas de descanso en cualquier período de 24 horas, tres de ellos durante tres días consecutivos.
 - Los registros de horas de trabajo y descanso correspondientes a septiembre de 2019 indicaban que los ejercicios realizados durante ese mes no habían sido registrados como horas de trabajo por aquellos tripulantes que, según su horario oficial, debían encontrarse descansando en el momento del ejercicio, a pesar de haber participado en él. En el caso particular del Capitán, durante septiembre solamente se habían registrado como horas de trabajo los períodos de maniobra; otras actividades, como trabajos administrativos y ejercicios, no habían sido registradas como tiempo de trabajo.
- BIQ 3.7 – Drug & Alcohol testing:
 - La última prueba anual no anunciada de drogas y alcohol realizada por una agencia externa había tenido lugar el 8 de marzo de 2019, por lo que se había producido un retraso superior a cuatro meses respecto del cumplimiento del requisito establecido.



COMPANY MANAGEMENT SYSTEM

Navigational Procedures

QUALITY
SAFETY & HEALTH
ENVIRONMENTAL & ENERGY
MANAGEMENT SYSTEM

BRIDGE OPERATIONS MANUAL

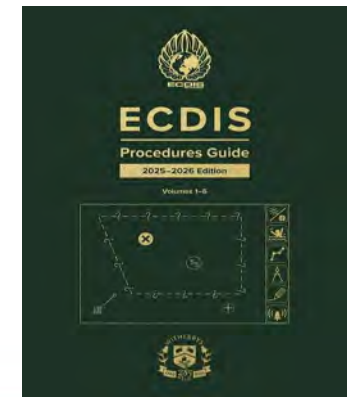
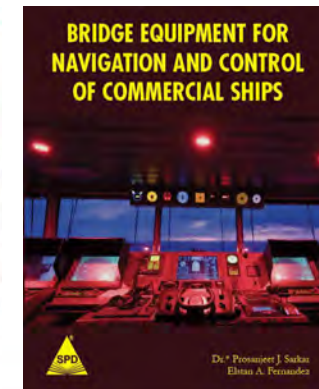
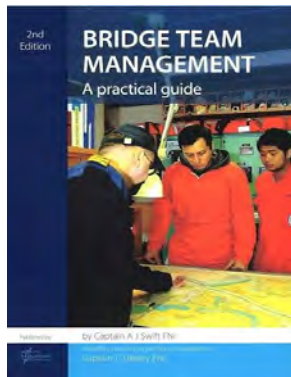
This manual has been approved by the Top Management of
Columbia Shipmanagement

This document is the property of Columbia Shipmanagement and may not be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without the prior written permission of Columbia Shipmanagement.

Bridge Operations Manual 18-10/2021 Page 1 of 1
EOM-0.1

JFE-380
Echo Sounder

INSTRUCTION
MANUAL





Puntos de chequeo operacionales (BIRE)

Composición de equipos y deberes de guardia

1



Bridge Team Composition

Composición del equipo de puente

- Dotación adecuada para la maniobra y la navegación.
- Roles claros: Master, OOW, timonel y vigía, según proceda.
- Experiencia y familiarización suficientes con el buque y el equipo.
- Comunicación y coordinación efectivas en el puente.



MASTER



OOW



TIMONEL



VIGÍA

2



Engine Team Composition

Composición del equipo de máquinas

- Personal suficiente para la operación y respuesta ante fallas.
- Responsabilidades definidas entre Chief Engineer, oficiales y marinería.
- Competencia y familiarización con maquinaria crítica.
- Apoyo adecuado durante maniobras y operaciones críticas.



CHIEF
ENGINEER



OFICIALES



MARINERÍA

3



Watchkeeping Duties

Deberes de guardia

- Guardias organizadas y claramente asignadas.
- Entrega de guardia completa y efectiva.
- Cumplimiento de órdenes permanentes y procedimientos.
- Vigilancia activa, monitoreo y registro adecuado.
- Personal descansado y apto para el servicio.



GUARDIAS
ASIGNADAS



ENTREGA DE
GUARDIA



PROCEDIMIENTOS
Y ÓRDENES



VIGILANCIA Y
MONITOREO



DESCANSO Y
APTITUD



A Considerar

El inspector BIRE verifica que la dotación, la organización del equipo y los deberes de guardia sean adecuados para operar el buque de forma segura y efectiva.

BRIDGE EQUIPMENTS

EQUIPMENTS THAT AID A DECK OFFICER IN NAVIGATION

GPS  Gives Position of Ship	ECDIS  Gives Passage and Map of ship	AIS  Identification of ships in vicinity	RADAR/ARPA  Helps locate and track other ships
BINOCULARS  Used for visual lookout	TELEGRAPH  Used for controlling speed of vessel	HELM  Controls direction of vessel	WEATHER FAX  Gives information about weather
GMDSS  Used for communication and in emergency	GYRO  Helps in direction finding	ECHOSOUNDER  Gives depth of water	SPEED LOG  Provides speed of ship
ANEMOMETER  Gives wind speed and direction	R.O.T.I  The rate at which ship is turning	COFFEE  Keeps watchkeeper awake	

XyS

Configuración

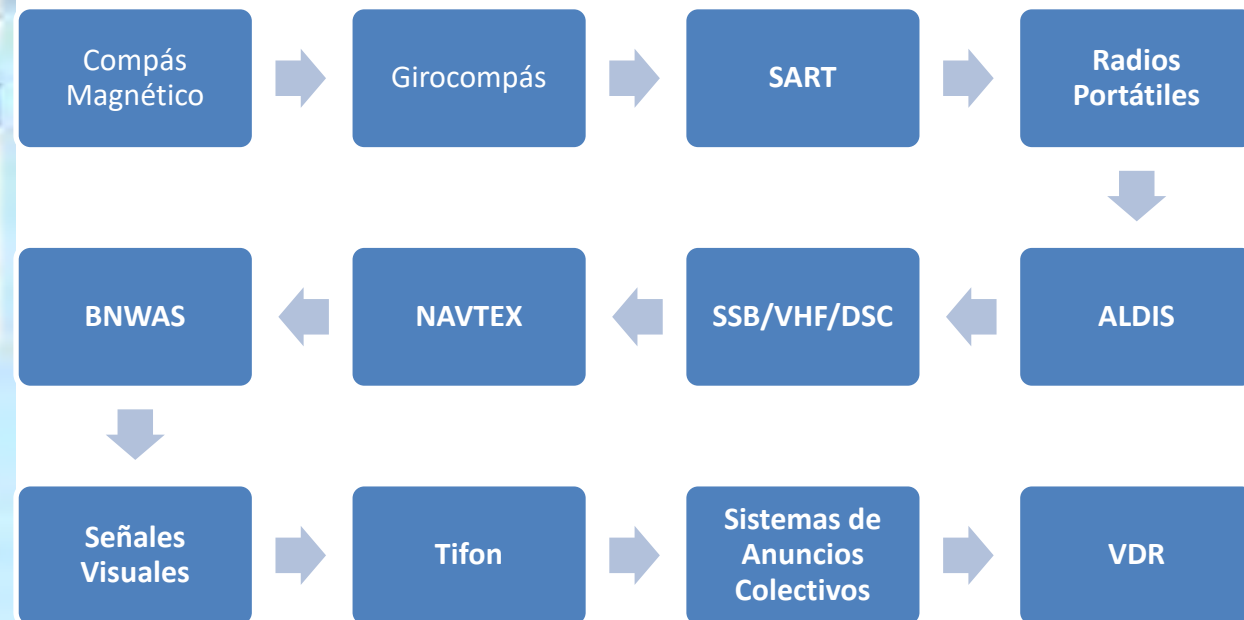
Operación / Uso

Pruebas / Alarmas

Mantenimiento / Servicio Técnico

Procedimientos de Emergencia

Registros





Puntos de chequeo en puente (BIRE)

Navegación, maniobra y verificación operacional



1



4.34 Gobierno de emergencia

¿Las instrucciones para cambiar al sistema de gobierno de emergencia están publicadas y la tripulación las entiende claramente?



2



4.35 Propulsor de proa/popa

Si el buque tiene propulsor de proa o popa, ¿hay instrucciones de operación y está claramente indicada la dirección del empuje en el panel de control?



3



4.36 Air draught

¿La altura aérea del buque (air draught) está claramente indicada en el puente?



4



4.37 Avisos locales

¿Los avisos locales a los navegantes se reciben regularmente a bordo y están disponibles para el equipo de navegación?



5



4.38 Plan de viaje

¿Existe un plan de viaje completo para el viaje anterior, cubriendo toda la travesía de atraque a atraque?



6



4.39 Error de compás

¿Se comprueba el error del compás en cada guardia cuando el buque navega en aguas abiertas?



7



4.40 Fijación de posición

¿Los intervalos entre las posiciones fijadas son adecuados para la zona en la que navega el buque?



A Considerar

El inspector BIRE verifica no solo que exista el procedimiento, sino que esté visible, se comprenda y se aplique en la operación diaria.



Última
Edición

Corregidas

Utilizadas

Registros

ECDIS



- **ECDIS type approval / carriage requirement:** que el equipo instalado cumpla SOLAS y los requisitos aplicables.
- **ENCs actualizadas:** que las cartas utilizadas para el viaje estén disponibles, licenciadas y con las últimas actualizaciones.
- **ECDIS software / presentation library:** comprobar versión y actualización conforme a los requisitos aplicables.
- **Voyage plan cargado en ECDIS:** que la derrota aprobada corresponda con la planificación real y esté correctamente introducida en ambos ECDIS cuando exista sistema dual.
- **Route check:** que se haya ejecutado correctamente y que las alarmas/warnings generadas hayan sido revisadas, no simplemente ignoradas.
- **Safety depth:** comprobar que esté calculada para el buque y la condición de navegación prevista.
- **Safety contour:** debe estar correctamente seleccionado; es uno de los parámetros críticos porque condiciona alarmas y representación de aguas seguras/no seguras.
- **Shallow contour / deep contour:** configuración coherente con el UKC policy y la condición del buque.
- **Cross Track Distance (XTD):** apropiada para cada tramo de la derrota y no un valor genérico para todo el viaje.

ECDIS



- **Look-ahead / anti-grounding settings:** configurados de forma apropiada para velocidad, área y situación de navegación.
- **CATZOC / quality of hydrographic data:** que el bridge team comprenda cómo afecta la calidad de los datos al UKC y al passage planning.
- **SCAMIN / display settings:** asegurarse de que la configuración de pantalla no esté ocultando información crítica.
- **Standard display vs customised display:** verificar que los oficiales sepan qué información puede desaparecer dependiendo del display seleccionado.
- **Isolated dangers:** que estén correctamente identificados y que el oficial conozca cómo los representa el ECDIS.
- **No-go areas:** correctamente identificadas durante el passage planning.
- **Manual corrections / Temporary & Preliminary information:** comprobar cómo se incorporan aquellas informaciones que no estén contenidas automáticamente en la ENC.
- **Navigation warnings:** demostrar cómo se incorporan NAVTEX, SafetyNET u otros avisos relevantes al passage plan.
- **Position monitoring:** comprobar que GNSS1/GNSS2 y otros sensores están correctamente seleccionados y que la posición se verifica por medios independientes cuando procede.

ECDIS



- **Sensor inputs:** gyro, speed log, GNSS, AIS, echo sounder, etc.; comprobar alarmas y correcta integración.
- **Radar overlay / AIS overlay:** si se utilizan, que los oficiales conozcan sus limitaciones y no los empleen como sustituto de la navegación visual/radar.
- **Alarm management:** el inspector puede revisar alarm history para detectar alarmas repetidas, reconocidas sistemáticamente o configuraciones inadecuadas.
- **Backup arrangement:** segundo ECDIS o sistema alternativo disponible y preparado para uso inmediato.
- **Failure procedures:** conocimiento de qué hacer ante pérdida de ECDIS, GNSS, gyro u otros inputs.
- **Master's standing orders / Navigation procedures:** consistencia entre SMS, bridge procedures y configuración real del ECDIS.
- **Familiarisation:** evidencia de que los oficiales están familiarizados con ese modelo concreto de ECDIS.
- **Competencia práctica:** el inspector puede pedir directamente al OOW que le muestre cómo cambiar safety contour, obtener chart information, comprobar una actualización, revisar una alarma o verificar la ruta.
- **Consistency with the passage plan:** lo escrito en el passage plan, el UKC calculation, el Master/Pilot information y lo que realmente está configurado en el ECDIS deben coincidir.



Controles para RNC (BIRE)

Raster Navigational Charts / Navegación en modo RCDS



1



Cartas oficiales

- RNC procedentes de un servicio hidrográfico autorizado.
- Correspondientes a la zona de navegación.
- Uso de cartas oficiales, no copias no controladas.

2



Cobertura completa

- Cobertura berth-to-berth de toda la derrota.
- Incluye océano, costa, aproximación y puerto.
- Sin vacíos en las áreas críticas.

3



Actualización y permisos

- Últimas correcciones aplicadas.
- Licencias y permits vigentes.
- Verificación de actualización antes del viaje.

4



Limitaciones del RCDS

- El OOW debe saber cuándo opera con RNC.
- Comprender limitaciones frente a ENC.
- No asumir iguales alarmas o funciones inteligentes.

5



Derrota y monitoreo

- Revisión manual complementaria de la derrota.
- Monitoreo de posición a intervalos adecuados.
- Cross-check con radar, visual y ecosonda cuando aplique.

6



Bridge Team familiarizado

- Procedimiento SMS disponible para RCDS mode.
- OOW competente en uso y limitaciones.
- Avisos NAVWARN, T&P y locales incorporados.



A Considerar

El inspector BIRE verifica que las RNC sean oficiales, estén actualizadas, cubran toda la travesía y que el equipo de puente conozca claramente las limitaciones del modo RCDS.



Controles para Paper Charts (BIRE)

Cartas de papel como backup del ECDIS



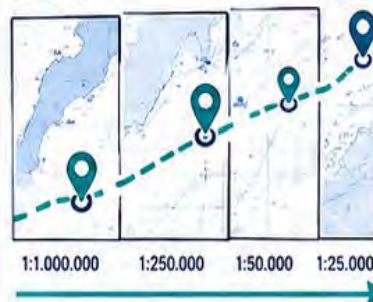
1



Cartas oficiales

- Emitidas por un servicio hidrográfico autorizado.
- Ediciones correctas para la zona de navegación.
- Uso de cartas oficiales, no copias no controladas.

2



Cobertura y escala

- Cobertura berth-to-berth de toda la travesía.
- Incluye océano, costa, aproximación y puerto.
- Escalas adecuadas para cada fase del viaje.

3



Correcciones y avisos



- Correcciones al día según Notices to Mariners.
- T&P Notices incorporados o controlados.
- NAVWARN y avisos locales disponibles y reflejados.

4



Passage Plan preparado

- Derrota transferida a las cartas de respaldo.
- Waypoints, no-go areas y puntos críticos identificados.
- Preparado para continuar la navegación inmediatamente.

5



Position Fixing y publicaciones

- Medios para plotear posiciones manualmente.
- Uso de compás, radar, ecosonda y observación cuando aplique.
- Publicaciones náuticas actualizadas y disponibles.

6



Backup readiness y Bridge Team

- Procedimiento SMS claro para cambio desde ECDIS.
- Cartas listas para uso inmediato en caso de fallo.
- OOW competente en navegación sobre carta de papel.



A Considerar

El inspector BIRE verifica que las cartas de papel usadas como backup estén actualizadas, cubran toda la travesía y permitan al Bridge Team continuar la navegación de forma segura e inmediata ante una pérdida del ECDIS.

Observaciones habituales de la Sección 4

- BIQ 4.4 – Compás magnético / Tablilla de Desvío:
 - El compás magistral no estaba completamente lleno de glicerina. Se observó una burbuja de aproximadamente 4 cm de diámetro.
 - Con el buque atracado y un rumbo de girocompás de 202°, se observó un desvío de 6° W, mientras que la tabla de desvíos indicaba para ese mismo rumbo únicamente 2,5° W
- BIQ 4.5 – Repetidor del girocompás:
 - El repetidor del girocompás situado a estribor en la cubierta de magistral no estaba alineado con el girocompás del puente. Se observó una diferencia de 45°.
- BIQ 4.6 – Radios portátiles GMDSS:
 - De los tres radios portátiles exigidos como parte del equipo GMDSS, dos tenían las baterías descargadas y uno de los radios se encontraba fuera de servicio.
- BIQ 4.16 – Ecosonda:
 - El ecosonda digital mostraba una indicación de batería baja y un error de memoria RAM.
- BIQ 4.17 – Speed Log:
 - El speed log no se encontraba en buenas condiciones de funcionamiento. Las lecturas proporcionadas eran incorrectas e inestables.
- BIQ 4.32 – Corrección de cartas náuticas:
 - Las cartas de navegación se corregían utilizando los Avisos a los Navegantes descargados mediante el código QR de la respectiva carta; sin embargo, no se mantenía un registro de control que indicase la edición de la carta en uso y las correcciones aplicadas a cada una de ellas.



GENERAL SAFETY

CONTROLES BIRE – SECCIÓN 5



OBJETIVO:

Verificar que el buque mantiene condiciones seguras, procedimientos claros y equipamiento operativo para la protección de la tripulación, el buque, la carga y el medio ambiente.

5.1

¿Está el área de cubierta libre de deficiencias de seguridad visibles?

¿Proporciona el Operador el equipo de protección personal (PPE) adecuado a la(s) carga(s) que se transporta; se proporcionan instrucciones para su uso y se utiliza correctamente?



5.2

¿Está disponible a bordo un Manual de Calidad (Manual de Gestión de la Seguridad) y el personal está familiarizado con su contenido?



5.3

¿Están todas las personas responsables familiarizadas con los procedimientos de emergencia para fugas, derrames o incendios que involucren la carga?



5.4

¿Están claramente identificados los lugares donde se permite fumar, se observan las regulaciones sobre fumar, y las puertas y otros medios de acceso se mantienen cerrados?



5.5



5.6

¿Se proporciona la lista de contactos costeros de la OMI o su equivalente local?



5.7

¿Está el buque provisto de un medio seguro de acceso?



5.8

¿Está el equipo suelto en cubierta o en espacios internos debidamente asegurado?



5.9

¿Se proporciona un sistema operativo de iluminación de emergencia?



5.10

¿Se proporciona un sistema operativo de detección de gas en acomodaciones?



A CONSIDERAR:

El inspector verifica evidencias, entrevistas y condiciones a bordo para confirmar que los controles de seguridad están implementados, entendidos y son efectivos.





FIRE FIGHTING EQUIPMENT

CONTROLES BIRE – SECCIÓN 5



OBJETIVO:

Verificar que el buque dispone de medios de lucha contra incendios adecuados, operativos y listos para su uso inmediato, y que la tripulación está entrenada y preparada.

5.11 ¿Está publicado el Plan de Emergencia a bordo?



5.12 ¿Hay suficiente equipo contra incendio a bordo, incluyendo mangueras, lanzas, equipos de protección, equipos de respiración y extintores portátiles, están en buen estado y listos para uso inmediato?



5.13 Si están instalados, ¿los sistemas fijos de detección de incendio, humo y gas y los sistemas de emergencia están totalmente operativos, probados y sus registros de inspección actualizados?



5.14 Si está instalado, ¿el sistema fijo contra incendios está en condiciones satisfactorias?



5.15 Si está instalado, ¿el tipo de espumógeno es adecuado para las cargas que el buque está autorizado a transportar?



5.16 ¿Los registros y el personal demuestran entrenamiento y competencia efectivos en lucha contra incendios y seguridad?



5.17 ¿El buque dispone de sistema de aspersión de agua en cubierta?



5.18 ¿Se proporciona un sistema operativo de Alarma General?



5.19 ¿Está claramente marcada la parada de emergencia del sistema de ventilación de acomodación?



A CONSIDERAR:

El inspector verifica la disponibilidad, estado, mantenimiento y operatividad del equipo contra incendios, así como la formación y preparación de la tripulación para responder eficazmente a emergencias.





LIFESAVING EQUIPMENT

CONTROLES BIRE – SECCIÓN 5



OBJETIVO:

Verificar que el buque dispone del equipo de salvamento requerido, en buen estado, listo para uso inmediato y que la tripulación está familiarizada con su operación.

5.20

¿Está todo el equipo de salvamento requerido a bordo; está en buen estado y listo para uso inmediato y el personal está familiarizado con su operación?



- Cantidad completa y de acuerdo con los requisitos.
- En buen estado y listo para uso inmediato.
- Personal familiarizado con su operación.



5.21

¿Se proporcionan trajes de supervivencia para todo el personal?



- Trajes de supervivencia para todo el personal.
- En buen estado, accesibles y correctamente almacenados.



5.22

¿Están disponibles cuerdas y equipos de seguridad para efectuar rescates efectivos desde espacios cerrados?



- Cuerdas, arneses, trípodes y dispositivos de izado disponibles.
- Equipo en buen estado y personal entrenado en su uso.



5.23

¿Se proporcionan equipos de escape de emergencia para cada persona a bordo donde sea requerido?



- Equipos EEBD para cada persona donde sea requerido.
- En buen estado, dentro de fecha de inspección y fácilmente accesibles.



A CONSIDERAR:

El inspector verifica la disponibilidad, estado, accesibilidad y preparación del equipo de salvamento, así como la familiaridad y entrenamiento de la tripulación.





OPERATIONAL SAFETY

EMERGENCY PROCEDURES

CONTROLES BIRE – SECCIÓN 5 (LÁMINA 1 DE 2)



OBJETIVO:

Verificar que existen procedimientos claros y conocidos para responder a emergencias y situaciones anormales relacionadas con la carga, el buque y las operaciones.

5.25 ¿Está todo el personal familiarizado con los procedimientos de emergencias para fugas, derrames e incendios relacionados con la carga?



5.30 ¿Existen procedimientos para responder a una salida del buque del atraque durante operaciones de carga?



5.31 ¿Existen procedimientos para mantener los espacios de acomodación libres de gas?



5.32 ¿Existen procedimientos para responder al desarrollo de concentraciones peligrosas de gas?



5.33 ¿Existen procedimientos para responder a la rotura de una manguera de carga o fractura de tubería?



5.34 ¿Existen procedimientos para responder a un desbordamiento de tanque de carga?



5.35 ¿Existen procedimientos para responder a una fuga de carga a un espacio adyacente?



5.36 ¿Existen procedimientos para responder a una falla del gobierno (sistema de dirección)?



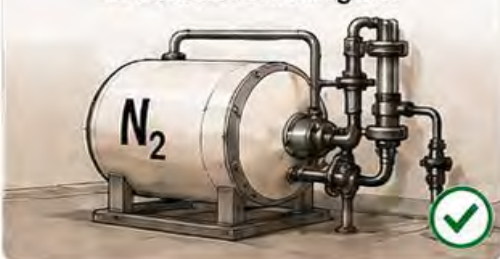
5.37 ¿Existen procedimientos para responder a colisión o varadura que produzca contaminación?



5.38 ¿Existen procedimientos para responder a situaciones que impliquen el alijamiento de carga?



5.39 ¿Existen procedimientos para responder a incidentes relacionados con nitrógeno?



5.40 ¿Existen procedimientos para asegurar que los niveles de oxígeno se controlen de forma segura durante el purgado con nitrógeno?



5.41 ¿Existen procedimientos para asegurar que los productos de auto-reacción se manipulen de forma segura?



5.50 Cuando se transporta una carga no familiar, ¿existe procedimiento para revisar los aspectos de seguridad y las instrucciones de manipulación?



5.51 ¿Existen procedimientos de seguridad satisfactorios para transferencias de carga, entrada a salas de bombas, tanques de carga, espacios cerrados y otros espacios peligrosos, y para trabajos en caliente?





OPERATIONAL SAFETY

EQUIPMENT & OPERATIONAL CONTROLS

CONTROLES BIRE – SECCIÓN 5 (LÁMINA 2 DE 2)



OBJETIVO:

Verificar que el buque dispone de los equipos, controles y medios operativos requeridos, en buen estado, disponibles y listos para uso inmediato durante las operaciones de carga y navegación.

5.24 ¿Se proporcionan y están publicadas las Hojas de Datos de Seguridad (MSDS) específicas para las cargas transportadas?



5.26 ¿Se proporciona al buque el equipo de seguridad y protección apropiado requerido por los Códigos IBC y BCH?



5.27 Si corresponde a las cargas transportadas, ¿se dispone de trajes gas-tight o trajes de resistencia química y están en buen estado?



5.28 ¿Se mantiene comunicación continua entre la gabarra y el remolcador, o entre la gabarra y el muelle?



5.29 ¿Se muestran las señales de carga peligrosa (bandera roja o luz roja)?



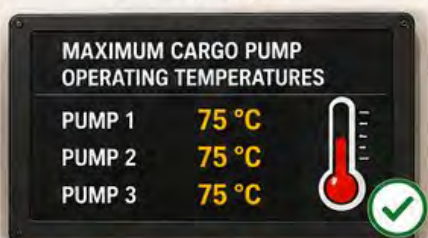
5.42 Si se instala sala de bombas, ¿cumple con las regulaciones internacionales, nacionales y locales aplicables?



5.43 ¿Están las bombas de carga equipadas con paradas de emergencia y se prueban regularmente?



5.44 ¿Están las temperaturas máximas de operación de las bombas de carga mostradas en el puesto de control de carga?



5.45 ¿Se proporcionan medios para el ensayo de espacios vacíos para gases explosivos y/o tóxicos?



5.46 ¿El personal demuestra familiaridad con la operación y calibración de instrumentos portátiles de detección de gas?



5.47 ¿Están disponibles y en buen estado las duchas y lavajos de emergencia y las estaciones de descontaminación?



5.48 ¿Con qué frecuencia el personal se somete a exámenes médicos?



5.49 ¿Están disponibles botiquines de primeros auxilios de emergencia?



5.52 Si el buque está certificado para transportar benceno, ¿están publicadas las señales de advertencia y está marcada la zona restringida?



A CONSIDERAR:

El inspector verifica la disponibilidad, estado, mantenimiento y operatividad de equipos y controles, así como la competencia del personal para su uso adecuado durante las operaciones.





TANK CLEANING SAFETY

CONTROLES BIRE – SECCIÓN 5



OBJETIVO:

Verificar que las operaciones de limpieza de tanques se realizan de forma segura, controlando los riesgos asociados y cumpliendo los procedimientos aplicables.

5.53

¿Comprenden las personas responsables los peligros asociados con la limpieza de tanques que anteriormente han contenido productos tóxicos?



5.54

¿Están claramente comprendidos los peligros asociados con la limpieza de tanques?



5.55

¿Se controlan las atmósferas en los tanques de carga durante la limpieza de tanques?



5.56

¿Se monitorean regularmente las atmósferas en cubierta para detectar acumulaciones de gas durante las operaciones de transferencia y limpieza de tanques?



5.57

Si se está realizando COW, ¿se lleva a cabo de acuerdo con los procedimientos descritos en un Manual de Equipo y Operaciones de Lavado de Crudo aprobado?



5.58

¿Están cerradas y selladas de forma segura las conexiones tipo hidrante a las líneas de lavado de crudo?



5.59

Si está instalado, ¿son las unidades exteriores de aire acondicionado del tipo aprobado para uso en áreas con peligro de gas?



A CONSIDERAR:

El inspector verifica que los peligros de la limpieza de tanques sean comprendidos y controlados, que se cumplan los procedimientos aplicables y que los equipos y conexiones estén en condiciones seguras.





VESSEL SECURITY

CONTROLES BIRE – SECCIÓN 5



OBJETIVO:

Verificar que el buque cuenta con un plan de seguridad aprobado y que se implementan medidas efectivas para prevenir abordajes no autorizados.

5.60

¿Ha sido emitido al buque un Plan de Protección del Buque (Ship Security Plan) aprobado?



Verificar:

Existencia de un Ship Security Plan aprobado, vigente y acorde con los requisitos aplicables.



5.61

¿Existen medidas implementadas para prevenir el abordaje no autorizado?



Verificar:

Implementación efectiva de medidas físicas, organizacionales y operativas para prevenir abordajes no autorizados.



A CONSIDERAR:

El inspector verifica que el buque cuenta con un plan de seguridad aprobado y que se aplican medidas efectivas para prevenir el acceso no autorizado.



Ejemplos de observaciones de la Sección 5

- BIQ 5.2 – PPE en pañoles:
 - El pañol de pinturas y el pañol de proa, donde se almacenaban algunos productos químicos, no disponían de un juego completo de equipos de protección individual, incluyendo guantes, gafas químicas y delantal.
 - Los botellines de agua para lavado de ojos disponibles en el pañol de pinturas y en la sala de máquinas habían caducado en abril de 2021.
- BIQ 5.5 – Puertas contra incendios:
 - El aislamiento situado en la parte inferior de algunas puertas contra incendios Clase A y Clase B ubicadas en la cocina, comedor y puente se encontraba deteriorado.
- BIQ 5.7 – Escalas portátiles de acceso:
 - El buque disponía de tres escalas portátiles de acceso, de las cuales dos no contaban con el correspondiente certificado quinquenal de prueba. Una de dichas escalas se encontraba en uso durante la inspección.
- BIQ 5.12 – FFE
 - Algunas etiquetas con los símbolos de los planos de control de incendios situados en la sala de control de carga y en el exterior de la acomodación se encontraban desgastadas e ilegibles. Asimismo, el plano de control de incendios situado en el puente no estaba actualizado.
 - Las dos lavadoras instaladas delante de las cajas que contenían los trajes de bombero, en la entrada de popa de la sala de máquinas, limitaban el acceso y la disponibilidad inmediata de dichos equipos. Los trajes estaban correctamente situados de acuerdo con el Fire Control Plan; no obstante, la disposición de las lavadoras debía mejorarse con objeto de priorizar la seguridad y el acceso inmediato a los equipos.

Ejemplos de observaciones de la Sección 5

- BIQ 5.13 – Panel de detección de incendios:
 - El panel principal de detección de incendios situado en el puente mostraba una indicación de fallo de sensor correspondiente a los espacios de proa.
- BIQ 5.14 – Sistema fijo Water Mist:
 - El sistema de agua nebulizada instalado como uno de los sistemas fijos de extinción de incendios de la sala de máquinas utilizaba 12 m³ de agua destilada. En el momento de la inspección, el sistema se encontraba temporalmente fuera de servicio debido a la falta de agua destilada. Existía una solicitud de compra nº 08-2020 emitida desde el 26 de febrero de 2020.
- BIQ 5.20 – LSA:
 - Los cabos de la escala de desembarco correspondiente a la estación de la balsa salvavidas de babor y al bote de rescate se encontraban en mal estado, mostrando un deterioro evidente debido a la exposición solar.
 - Se observó corrosión moderada en las tuberías hidráulicas que servían al pescante tipo A-Frame del bote salvavidas de caída libre. La misma condición ya había sido reportada durante el último examen anual completo del bote y pescante, realizado el 8 de junio de 2020, pero todavía no se habían adoptado acciones correctivas.
 - Se observó una pequeña fuga hidráulica, gota a gota, procedente de la caja de control del pescante del bote de rescate.

Ejemplos de observaciones de la Sección 5

- BIQ 5.49 – Medicinas caducadas:
 - El botiquín de primeros auxilios de la sala de máquinas contenía medicamentos cuya fecha de caducidad se situaba entre 2011 y 2013. Los medicamentos fueron retirados durante la inspección.

Para reflexionar para mañana:

¿Qué capítulo del BIQ5 nos genera hoy más hallazgos recurrentes — y qué nos dice eso sobre nuestra brecha frente a SIRE 2.0?



Primera Academia Marítima Online de Latinoamérica



Consemar Group Venezuela (Head Office)

 Torre Johnson & Johnson, Piso 4, Ofic. C, Av. Rómulo Gallegos
Urb. Los Dos Caminos, Caracas.



+58 212 2975589 / 2394065



+58 424 2439115 / 414 1236250



CONSEMAR GROUP C.A. - Venezuela
gerop@consemargroup.com.ve



CONSEMAR GROUP EUROPE / Valencia – España
europe@consemargroup.com



CONSEMAR GROUP PANAMÁ S.A.
managerpanama@consemargroup.com



CONSEMAR GROUP Inc. – HOUSTON, TEXAS, USA
consemar_usa@consemargroup.com